



PATENT
Docket No. NOHE.84679

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In the application of:

Tebaldo GRANATA

Serial No.: 09/851,293

Filing Date: May 8, 2001

For: CHASSIS MEASURING APPARATUS
AND METHOD OF MEASURING A CHASSIS

Examiner: Madeline Gonzalez

Group Art Unit: 2859

#8/PP
Approved
2/12/03

SUBMISSION OF CERTIFIED FOREIGN PRIORITY DOCUMENT

Commissioner for Patents
Washington, D.C. 20231

Dear Sir:

The filing papers claimed priority under 35 U.S.C. § 119 on the basis of German patent application no. 100 22 534.9, filed on May 9, 2000. Pursuant to 35 U.S.C. § 119, a certified copy of said German patent application is submitted herewith, thereby perfecting the priority claim.

The Commissioner is hereby authorized to charge any additional fees under 37 C.F.R. §§ 1.16 and 1.17 that may be required by this submission, or to credit any overpayment, to **Deposit Account No. 19-2112 referencing attorney docket no. NOHE.84679.**

Dated: February 3, 2003

Respectfully submitted,

By: _____

Kerry H. Owens
Registration No. 37,412

Shook, Hardy & Bacon L.L.P.
600 14th Street, N.W.
Suite 800
Washington, D.C. 20005-2004
Phone: (202) 783-8400
Fax: (202) 783-4211

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 100 22 534.9

Anmeldetag: 9. Mai 2000

Anmelder/Inhaber: Snap-on Deutschland Holding GmbH,
Mettmann/DE

Bezeichnung: Fahrwerks-Meßvorrichtung und Verfahren zum
Vermessen eines Fahrwerks

IPC: G 01 M 17/04

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 3. Mai 2001
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Walner

[Anmelder]

5 Snap-on Deutschland Holding GmbH
Auf dem Hüls 5
40822 Mettmann

10

[Titel]

*Fahrwerks-Meßvorrichtung und Verfahren zum Vermessen eines
Fahrwerks*

[Beschreibung]

Die vorliegende Erfindung betrifft eine Fahrwerks-Meßvorrichtung für Fahrzeuge, insbesondere für Kraftfahrzeuge gemäß dem
5 Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie ein Verfahren für die Fahrwerksvermessung von Fahrzeugen gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 11.

10 Aus Gründen der Fahrsicherheit und um übermäßigen Verschleiß an den Rädern eines Fahrzeuges zu vermeiden, wird die korrekte Ausrichtung jedes Rades überprüft. Dies erfolgt im Wege der Achsvermessung. Die Achsvermessung wird sowohl in dem Herstellwerk eines Fahrzeuges als auch in eigens hierfür ausgerüsteten Werkstätten durchgeführt.

15 In der Praxis sind zur Achsvermessung eines Fahrwerks unter anderem optische Verfahren bekannt, bei denen durch eine Kamera sowie durch an den Rädern angebrachte Reflektoren die genaue Ausrichtung bzw. Nicht-Ausrichtung des Rades erfaßt
20 wird. Wird eine Fehlausrichtung des oder der Räder festgestellt, so wird das Fahrzeug mittels einer Hebebühne, auf die das Fahrzeug vor dem Meßvorgang aufgefahren worden ist, angehoben. Anschließend wird die Justierung vorgenommen, das Fahrzeug abgesenkt und die vorgenommene Einstellung überprüft.
25 Stellt sich heraus, daß die Justierung nicht korrekt ausgeführt worden ist, muß das Fahrzeug noch einmal für einen weiteren Justiervorgang angehoben werden. Diese Vorgehensweise ist zeit- und damit kostenintensiv.

30 Darüber hinaus stellt sich bei der Fahrwerksüberprüfung bzw. Fahrwerksjustierung im Herstellwerk des Fahrzeuges das Problem, das die einzelnen Prüf- und Einstellvorgänge entsprechend der großen Stückzahl schnell aufeinanderfolgend durchgeführt werden müssen. Bei den in der Praxis bekannten Fahr-

werks-Meßvorrichtung kann aber das Fahrzeug nur von einer Stirnseite der Fahrzeug-Hebebühne auf diese auffahren, weil an der anderen Stirnseite die Achsmeßeinrichtung stationär angeordnet ist. Hierdurch muß das nächste zu überprüfende Fahrzeug so lange warten, bis das gerade vermessene Fahrzeug die Fahrzeug-Hebebühne verlassen hat. Damit beansprucht der Fahrwerksmeßvorgang unverhältnismäßig viel Zeit, was die Herstellkosten erhöht.

- 10 Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Vorrichtung sowie ein Verfahren der eingangs genannten Art zu schaffen, die eine schnelle Justierung des Fahrwerkes eines Fahrzeuges bei gleichzeitiger Überprüfung des Justiervorganges erlauben.
- 15 Die vorstehende Aufgabe wird hinsichtlich der Vorrichtung durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. In den sich daran anschließenden Ansprüchen 2 bis 10 finden sich vorteilhafte Ausgestaltungen hierzu.
- 20 Durch die Ausbildung der Achsmeß-Hebeeinrichtung mit zwei Hebestufen, welche unabhängig voneinander reversibel ansteuerbar sind, besteht die Möglichkeit, mit der einen Hebestufe, der ersten Hebestufe, die Achsmeßeinheit der Achsmeßeinrichtung in der für den Meßvorgang notwendigen vertikalen Höhe zu justieren.
- 25 Handelt es sich insbesondere bei der Achsmeßeinheit um eine optische Meßeinrichtung, so erfolgt die vertikale Justierung der Achsmeßeinheit entsprechend der Position der zugehörigen Reflektoren an den Rädern. Ist nach Feststellen eines Fehlers in der Ausrichtung der einzelnen Räder ein Einstellvorgang notwendig, so kann das Fahrzeug mit der Fahrzeug-Hebebühne angehoben werden. Dabei wird gleichzeitig über die zweite Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung die in ihrer vertikalen Höhe gegenüber den Reflektoren an den Rädern des Fahrzeugs eingestellte Achsmeßeinheit ebenfalls angehoben, ohne daß da-
- 30

bei deren vertikale Justierung verändert wird. Hierdurch ist eine zeitaufwendige Neujustierung der Achsmeßeinheit nicht notwendig. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, den Einstellvorgang bei fortlaufendem Meßvorgang gleichzeitig vorzunehmen, so daß die Einstellung unmittelbar kontrolliert und gegebenenfalls noch einmal geändert werden kann.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Fahrzeughebebühne zuerst anzuheben, deren vertikale Position festzustellen und anschließend die zweite Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung gesteuert auf das Niveau der Fahrzeug-Hebebühne vertikal zu verfahren. Hierdurch tritt eine gewisse Zeitverzögerung ein, da zuerst die Fahrzeug-Hebebühne angehoben, deren Position festgestellt und anschließend die zweite Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung angehoben wird. Um zeitsparend den Einstellvorgang vornehmen zu können, ist es vorteilhaft, wenn der Hebeantrieb der Fahrzeug-Hebebühne und der Hebeantrieb der zweiten Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung so ansteuerbar sind, daß sie synchron verfahrbar sind. Hierdurch werden die Fahrzeug-Hebebühne und die zweite Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung zeitgleich angehoben, so daß unmittelbar nach Erreichen der gewünschten Höhe der Fahrzeug-Hebebühne der Einstellvorgang vorgenommen werden kann.

Um die erste Hebestufe einerseits und die zweite Hebestufe sowie die Fahrzeug-Hebebühne andererseits flexibel verfahren zu können, ist es weiterhin von Vorteil, wenn der Antrieb der ersten Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung unabhängig von dem Antrieb der zweiten Hebestufe und der Fahrzeug-Hebebühne reversibel ansteuerbar ist.

Für die Fahrzeug-Hebebühne und die Hebestufen der Achsmeß-Hebeeinrichtung können je nach den vorhandenen Gegebenheiten ganz unterschiedliche Antriebe gewählt werden. Eine besonders

kostengünstige Möglichkeit für einen Antrieb besteht darin, daß die Fahrzeug-Hebebühne und wenigstens die zweite Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung als Antrieb jeweils mindestens eine Kolben-/Zylindereinheit aufweisen. Die Kolben-/Zylinder-
5 einheiten können pneumatisch oder hydraulisch betrieben werden.

Um das vorstehend erwähnte synchrone Anheben zwischen der zweiten Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung und der Fahr-
10 zeug-Hebebühne bewerkstelligen zu können, ist es von Vorteil, wenn die Kolben-/Zylindereinheit der Fahrzeug-Hebebühne mit der Kolben-/Zylindereinheit der zweiten Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung zum synchronen Anheben auf das gleiche Höhen-
niveau in Reihe geschaltet ist.

15 Auch der Antrieb der ersten Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung kann durch mindestens eine Kolben-/Zylindereinheit gebildet sein.

20 Für die Konstruktion der Fahrzeug-Hebebühne sowie der ersten und/oder zweiten Hebestufe können ebenfalls den Gegebenheiten angepaßte, unterschiedliche Gestaltungen gewählt werden. Als besonders vorteilhaft hat sich erwiesen, wenn die Fahrzeug-Hebebühne und/oder die erste Hebestufe und/oder die zweite
25 Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung als Scherenbühne ausgebildet sind.

In aller Regel ist die Achsmeßeinrichtung vor dem Bug oder dem Heck des Fahrzeugs stationär angeordnet. Dies hat zur Folge,
30 daß das Fahrzeug nicht in einer Bewegungsrichtung auf die Fahrzeug-Hebebühne auf- und wieder abfahren kann, da die Achsmeßeinrichtung im Weg ist. Dies ist insbesondere dann nachteilig, wenn die Fahrwerks-Meßvorrichtung bei einem Fahrzeughersteller eingesetzt wird, bei dem die Fahrzeuge schnell aufein-

anderfolgend untersucht werden müssen. Um auch hier in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Fahrwerke von Fahrzeugen mit der erfindungsgemäßen Vorrichtung messen und gegebenenfalls nachjustieren zu können, ist es von Vorteil, wenn die
5 Fahrzeug-Hebebühne und die Achsmeß-Hebeeinrichtung auf einem gemeinsamen Fundament angeordnet sind, welches mit wenigstens einer Ausnehmung für die Achsmeß-Hebeeinrichtung versehen ist, in die diese in ihrem Außerbetriebzustand so versenkbar ist, daß sie zumindest mit dem oberen Niveau der Fahrbahn der abge-
10 senkten Fahrzeug-Hebebühne fluchtet. Hierdurch besteht die Möglichkeit, daß das auf der Fahrzeug-Hebebühne befindliche Fahrzeug über die Achsmeßeinrichtung von der Fahrzeug-Hebebühne abfahren kann.

15 Um dabei eine Beschädigung der Achsmeßeinrichtung zu vermeiden, kann weiterhin vorgesehen sein, daß die Oberseite der Achsmeßeinrichtung mit einer Platte versehen ist, die zumindest annähernd die Ausnehmung im Fundament abschließt.

20 Hinsichtlich des Verfahrens wird die vorstehende Aufgabe durch die Merkmale des Anspruchs 11 gelöst. In den sich daran anschließenden Ansprüchen 12 bis 14 finden sich vorteilhafte Ausgestaltungen dieses Verfahrens. Es ist zu bemerken, daß der darin enthaltene Gesichtspunkt auch unabhängig von der vorste-
25 hend erläuterten Erfindung hinsichtlich der Ausgestaltung einer Achsmeß-Hebeeinrichtung mit zwei Hebestufen verwirklicht werden kann.

Mit dem Verfahren lassen sich zumindest die gleichen Vorteile
30 erzielen, wie sie vorstehend im Zusammenhang mit der Vorrichtung erläutert worden sind.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen sowie ein Ausführungsbeispiel werden nachstehend anhand der beigefügten Zeichnungen

erläutert. Die hierbei im Zusammenhang mit der Beschreibung verwendeten Begriffe "oben", "unten", "links" und "rechts" beziehen sich auf die Zeichnungsfiguren in Betrachtungslage mit normal lesbaren Figurenbezeichnungen und Bezugszeichen. In den 5 Zeichnungsfiguren ist:

Fig. 1 eine auseinandergezogene Ansicht von vorn auf eine Achsmeßeinrichtung mit zwei Hebestufen gemäß der Erfindung;

10 Fig. 2 eine Draufsicht auf die in Fig. 1 gezeigte Achsmeßeinrichtung;

15 Fig. 3 eine Schnittansicht der in Fig. 1 gezeigten Achsmeßeinrichtung im Außerbetriebzustand, in der sie in einer Ausnehmung in einem Fundament für die erfindungsgemäße Vorrichtung aufgenommen ist;

20 Fig. 4 eine Seitenansicht der erfindungsgemäßen Fahrwerks-Meßvorrichtung; und

Fig. 5 ein Schaltbild der Hydraulik für die in Fig. 1 gezeigte Fahrwerks-Meßvorrichtung;

25 Wie aus den Figuren 1 und 4 hervorgeht, weist die erfindungsgemäße Fahrwerks-Meßvorrichtung 10 als Hauptbaugruppen eine Fahrzeug-Hebebühne 20 zum Anheben und Absenken eines zu untersuchenden, nicht weiter dargestellten Fahrzeugs sowie eine Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 auf. Die Fahrzeug-Hebebühne 20 und 30 die Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 sind auf einem gemeinsamen Fundament F (vgl. Fig. 3) angeordnet. Das Fundament F kann eine an den beiden Hauptbaugruppen 20, 30 bereits vor deren Aufstellung anmontierte, vorzugsweise aus Stahl hergestellte Platte sein, die bei einem Aufstellen der Fahrwerks-Meßvor-

richtung 10 auf dem Aufstellboden aufgesetzt wird. Alternativ kann das Fundament F durch eine in dem Aufstellboden getrennt von den Hauptbaugruppen vor deren Montage angeordnete Platte, insbesondere Betonplatte ausgeführt sein. Die gezeigte Ausführungsform verwirklicht die zweite vorstehend erwähnte Alternative für das Fundament F.

Die in Fig. 4 erkennbare Fahrzeug-Hebebühne 20 ist als Scherenhebebühne ausgebildet. Sie weist eine auf dem Fundament F aufsetzbare und dort mittels geeigneter Elemente befestigbare, sich im wesentlichen horizontal erstreckende Bodenplatte 22 sowie eine ebenfalls horizontal verlaufende Auffahreinrichtung 24 für das zu untersuchende Fahrzeug auf. Die Auffahreinrichtung 24 kann entweder eine durchgehende Platte sein oder als zwei zueinander beabstandete, parallel verlaufende Schienen ausgebildete sein. Der Abstand der beiden Schienen sowie deren Breite sind dabei so gewählt, daß auf sie verschiedene, zu untersuchende Fahrzeuge mit unterschiedlichen Radabständen pro Achse auffahrbar sind. Vorzugsweise sind diese Schienen als nach oben hin offene U-Profile ausgebildet, deren Breite deutlich größer ist als die Breite eines Fahrzeugreifens. Gegebenenfalls können die Schienen in ihrem horizontalen Abstand zueinander einstellbar sein.

Die Bodenplatte 22 und die Auffahreinrichtung 24 sind über ein Scherengestell 26 aus sich mittig kreuzenden Armen miteinander verbunden. Je nach Einsatzbedingung kann ein einzelnes Paar Arme, das mittig zu der Bodenplatte 22 und der Auffahreinrichtung 24 angeordnet ist, oder zwei Armpaare vorgesehen sein, die an den Rändern der Bodenplatte 22 und der Auffahreinrichtung 24 montiert sind. Das Scherengerüst 26 ist mittels wenigstens einer hydraulischen Kolben-/Zylindereinheit 28 in eine in Fig. 4 wiedergegebene, angehobene Position und in eine nicht weiter dargestellte, abgesenkte Position verfahrbar. In

der abgesenkten Position liegt die Auffahreinrichtung 24 im wesentlichen auf der Bodenplatte 22 auf oder weist zu dieser nur einen geringfügigen Abstand auf.

- 5 An der linken Stirnseite der Fahrzeug-Hebebühne 20 ist die Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 vorgesehen. Die Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 umfaßt als wesentliche Baugruppen eine erste Hebestufe 40 und eine zweite Hebestufe 50, die zusammen mit der Achsmeßeinheit 60, welche vorzugsweise eine optische Meßeinheit ist, die Achsmeßeinrichtung A bilden. Wie insbesondere aus Fig. 1 entnehmbar ist, ist die erste Hebestufe 40 sowie die zweite Hebestufe 50 ebenfalls als Scheren-Hebestufen ausgebildet.
- 15 Die erste Hebestufe 40 besitzt einen ersten, horizontal sowie quer zur Längserstreckung der Fahrzeug-Hebebühne 20 verlaufenden Tragbalken 42, an dessen oberen stirnseitigen Enden Befestigungseinrichtungen 44 zur Anbringung der Achsmeßeinheit 60 vorgesehen sind. Auf den Befestigungseinrichtungen 44 wird die
- 20 Achsmeßeinheit 60 aufgesetzt und durch geeignete Befestigungsmittel, wie beispielsweise Schrauben befestigt.

- Die erste Hebestufe 40 umfaßt weiterhin ein erstes Scherengestell 46 aus sich mittig kreuzenden Armen. Je nach Einsatzbedingungen kann das erste Scherengestell 46 ein oder zwei Armpaare aufweisen. An den oberen Armeenden des Scherengestells 46 ist der Tragbalken 42 angebracht, wogegen die unteren Armeenden an einem zweiten Tragbalken 52 der zweiten Hebestufe 50 gelenkig angebracht sind. Die erste Hebestufe 40 wird mittels
- 30 einer ersten pneumatischen Kolben-/Zylindereinheit 48 in eine in Fig. 1 gezeigte angehobene Position und in eine in Fig. 3 dargestellte, abgesenkte Position verfahren, in der der erste Tragbalken 42 der ersten Hebestufe 40 auf dem zweiten Tragbalken 52 der zweiten Hebestufe 50 planparallel aufsitzt oder zu

diesem nur einen geringen Abstand aufweist.

Die zweite Hebestufe 50 enthält den bereits erwähnten zweiten, horizontal sowie quer zur Längserstreckung der Fahrzeug-Hebe-
5 bühne 20 verlaufenden Tragbalken 52, auf dem die erste Hebestufe 40 angeordnet ist. Die zweite Hebestufe 50 enthält darüber hinaus ein zweites Scherengestell 54, welches wiederum aus einem oder zwei Paaren aus sich mittig kreuzenden Armen gebildet ist. Die oberen Armenden des zweiten Scherengestells
10 54 sind mit dem zweiten Tragbalken 52 und die unteren Armenden mit einer Grundplatte 56 gelenkig verbunden ist, die auf dem Fundament F anbringbar ist. Die zweite Hebestufe 50 wird mittels einer zweiten pneumatischen Kolben-/Zylindereinheit 58 in eine angehobene Position, die in Fig. 1 wiedergegeben ist, und
15 in eine abgesenkte Position verfahren, die in Fig. 3 gezeigt ist.

In Fig. 3 ist die Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 in einer abgesenkten Stellung wiedergegeben, in der sie in einer Ausnehmung
20 F1 des Fundaments F vollständig aufgenommen ist. Hierdurch kann das zu untersuchende Fahrzeug von der Fahrzeug-Hebebühne 20 über die Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 abfahren. Um hierbei eine Beschädigung der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 zu vermeiden, ist diese weiterhin mit einer Abdeckplatte 62 versehen, die
25 die Ausnehmung F1 des Fundaments F überdeckt und die die Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 vor einer Beschädigung durch das abfahrende bzw. ggf. auch auffahrende Fahrzeug schützt.

In Fig. 5 ist das hydraulische Schaltbild für die erfindungsgemäße Fahrwerks-Meßvorrichtung wiedergegeben. Wie daraus hervorgeht, ist die Kolben-/Zylindereinheit 28 der Fahrzeug-Hebe-
30 bühne 20, die in diesem Fall aus zwei Kolben-/Zylindereinheiten 28, 28' gebildet ist, über eine Leitung 66 mit einer Quelle 64 für ein Druckfluid verbunden. Der Ausgang der zweiten

Kolben-/Zylindereinheit 28' der Fahrzeug-Hebebühne 20 ist über ein weitere Leitung 68 mit dem Eingang der Kolben-/Zylindereinheit 58 der zweiten Hebestufe 50 der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 verbunden. Über eine von der Kolben-/Zylindereinheit 28 bzw. 28' der Fahrzeug-Hebebühne 20 und der Kolben-/Zylindereinheit 58 der zweiten Hebestufe 50 der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 getrennte Leitung 70 ist die Kolben-/Zylindereinheit 48 der ersten Hebestufe 40 der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 mit der Quelle 64 des Druckfluids verbunden. Hierdurch kann die Kolben-/Zylindereinheit 48 der ersten Hebestufe 40 unabhängig von der Betätigung der Kolben-/Zylindereinheiten 28, 28', 58 der Fahrzeug-Hebebühne 20 und der zweiten Hebestufe 50 angesteuert werden.

Ein Meßvorgang mit der erfindungsgemäßen Vorrichtung wird entsprechend dem erfindungsgemäßen Verfahren wie folgt durchgeführt:

Ein zu messendes Fahrzeug, insbesondere ein Personenkraftwagen, wird von der rechten Stirnseite der in Fig. 4 dargestellten Fahrzeug-Hebebühne 20 auf diese aufgefahren, wobei die Fahrzeug-Hebebühne 20 abgesenkt ist. In Übereinstimmung mit der Ausbildung der optischen Achsmeßeinheit 60 werden an die Räder des zu untersuchenden Fahrzeugs Reflektoren angebracht. Anschließend wird die Achsmeßeinheit 60 mittels der ersten Hebestufe 40 aus der Ausnehmung F1 ausgefahren und in der vertikalen Höhe so justiert, daß der Meßvorgang präzise ausgeführt werden kann. Wird an dem Fahrzeuge kein Fehler festgestellt, so wird die erste Hebestufe 40 der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 mit der Achsmeßeinheit 60 wieder zurück in die Ausnehmung F1 des Fundaments F gefahren. Anschließend kann das Fahrzeug von der Fahrzeug-Hebebühne 20 über die Abdeckplatte 62 abgefahren werden.

Wird demgegenüber ein Fehler festgestellt, so wird die Fahr-

- zeug-Hebebühne 20 und dabei gleichzeitig die zweite Hebestufe 50 der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 angehoben. Die Höhe bestimmt sich im wesentlichen dadurch, daß eine Bedienperson unter das Fahrzeug zur Einstellung der Achsen bzw. Räder gelangen kann.
- 5 Da die Fahrzeug-Hebebühne 20 und die zweite Hebestufe 50 der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 synchron auf die gleiche Höhe angehoben werden, braucht die Achsmeßeinheit 60 mittels der ersten Hebestufe 40 nicht neu justiert werden. Nach Erreichen der gewünschten Höhe seitens der Fahrzeug-Hebebühne 20 und der zweiten
- 10 Hebestufe 40 nimmt die Bedienperson den Einstellvorgang vor, wobei sie gleichzeitig die Auswirkungen ihrer Justierarbeit über die durch die Achsmeßeinheit 60 gemessenen Werte feststellen kann.
- 15 Ist der Einstellvorgang abgeschlossen, so wird die Fahrzeug-Hebebühne 20 zusammen mit der zweiten Hebestufe 50 der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 abgesenkt, wobei die zweite Hebestufe 50 in die Ausnehmung F1 des Fundamentes F zurückfährt. Die erste Hebestufe 50 fährt gleichzeitig oder kurzzeitig danach
- 20 ebenfalls in die Ausnehmung F1 des Fundaments F ein. Das Fahrzeug kann dann wieder von der Fahrzeug-Hebebühne 20 über die Achsmeß-Hebeeinrichtung 30 abfahren.

[Bezugszeichenliste]

	10	Fahrwerks-Meßvorrichtung
	20	Fahrzeug-Hebebühne
5	22	Bodenplatte
	24	Auffahreinrichtung
	26	Scherengestell
	28	Kolben-/Zylindereinheit
	28'	Kolben-/Zylindereinheit
10	30	Achsmeß-Hebeeinrichtung
	40	erste Hebestufe
	42	erster Tragbalken
	44	Anbringeinrichtung
	46	erstes Scherengerüst der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30
15	48	Kolben-/Zylindereinheit der ersten Hebestufe 40
	50	zweite Hebestufe
	52	horizontaler zweiter Tragbalken
	54	zweites Scherengerüst der Achsmeß-Hebeeinrichtung 30
	56	Grundplatte
20	58	Kolben-/Zylindereinheit
	60	Achsmeßeinheit
	62	Abdeckplatte
	64	Quelle für Druckfluid
	66	Hydraulikleitung
25	68	Hydraulikleitung
	70	Hydraulikleitung
	A	Achsmeßeinrichtung
	F	Fundament
	F1	Ausnehmung im Fundament F
30		

[Patentansprüche]

5

1. Fahrwerks-Meßvorrichtung für Fahrzeuge, insbesondere Kraftfahrzeuge, enthaltend eine Fahrzeug-Hebebühne (20), mit der ein zu vermessendes Fahrzeug reversibel anhebbar ist, und eine Achsmeß-Hebeeinrichtung (30), mit der eine
10 Achsmeßeinheit (60) reversibel anhebbar ist,
dadurch gekennzeichnet, daß die Achsmeß-Hebeeinrichtung (30) wenigstens zwei Hebestufen (40, 50) aufweist, die unabhängig voneinander reversibel ansteuerbar sind.
- 15 2. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, daß die Achsmeß-Hebeeinrichtung (60) an der ersten Hebestufe (40) angeordnet ist.
3. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2,
20 dadurch gekennzeichnet, daß der Hebeantrieb (28) der Fahrzeug-Hebebühne (20) und der Hebeantrieb (58) der zweiten Hebestufe (50) der Achsmeß-Hebeeinrichtung (30) so ansteuerbar sind, daß sie synchron verfahrbar sind.
- 25 4. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
dadurch gekennzeichnet, daß der Antrieb (48) der ersten Hebestufe (40) der Achsmeß-Hebeeinrichtung (30) unabhängig von den Antrieben (28, 58) der zweiten Hebestufe (50) und der Fahrzeug-Hebebühne (20) reversibel ansteuerbar ist.
- 30 5. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeug-Hebebühne (20) und wenigstens die zweite Hebestufe (50) der Achsmeß-Hebeeinrichtung (30) als Antrieb jeweils mindestens eine

Kolben-/Zylindereinheit (28, 58) aufweisen.

6. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach Anspruch 5,
dadurch gekennzeichnet, daß die Kolben-/Zylindereinheit
5 (28) der Fahrzeug-Hebebühne (20) mit der Kolben-/Zylinder-
einheit (58) der zweiten Hebestufe (50) der Achsmeß-Hebe-
einrichtung (30) zum synchronen Anheben auf das gleiche
Höhenniveau in Reihe geschaltet ist.
- 10 7. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6,
dadurch gekennzeichnet, daß der Antrieb der ersten Hebe-
stufe (40) der Achsmeß-Hebeeinrichtung (30) mindestens
eine Kolben-/Zylindereinheit (48) aufweist.
- 15 8. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 7,
dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeug-Hebebühne (20)
und/oder die erste Hebestufe (40) und/oder die zweite He-
bestufe (50) der Achsmeß-Hebeeinrichtung (30) als Scheren-
bühne ausgebildet sind.
- 20 9. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 8,
dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeug-Hebebühne (20)
und die Achsmeß-Hebeeinrichtung (30) auf einem gemeinsamen
Fundament (F) angeordnet sind, das mit wenigstens einer
25 Ausnehmung (F1) für die Achsmeß-Hebeeinrichtung (30) ver-
sehen ist, in die diese in ihrem Außerbetriebzustand so
versenkbar ist, daß sie zumindest mit dem oberen Niveau
der Fahrbahn (24) der abgesenkten Fahrzeug-Hebebühne (20)
fluchtet.
- 30 10. Fahrwerks-Meßvorrichtung nach Anspruch 9,
dadurch gekennzeichnet, daß die Oberseite der Achsmeß-He-
beeinrichtung (30) mit einer Platte (62) versehen ist, die
zumindest annähernd die Ausnehmung (F1) im Fundament (F)

abschließt.

11. Verfahren für die Fahrwerksvermessung von Fahrzeugen mit einer Fahrwerks-Meßvorrichtung, insbesondere einer Fahrwerks-Meßvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 10, die eine Fahrzeug-Hebebühne, mit der ein zu vermessendes Fahrzeug reversibel anhebbar ist, und eine Achsmeß-Hebeeinrichtung aufweist, mit der eine Achsmeß-Hebeeinrichtung reversibel anhebbar ist, wobei nach dem Auffahren des zu vermessenden Fahrzeuges auf die Fahrzeug-Hebebühne und zumindest dem vertikalen Ausrichten einer Achsmeßeinheit der Achsmeß-Hebeeinrichtung der Meßvorgang ausgeführt wird und wobei bei einem Feststellen einer notwendigen Fahrwerksjustierung das Fahrzeug mittels der Fahrzeug-Hebebühne angehoben wird,
dadurch gekennzeichnet, daß die Achsmeß-Hebeeinrichtung für die vertikale Justierung der Achsmeßeinheit mittels einer ersten Hebestufe vertikal verfahren wird und daß beim Anheben der Fahrzeug-Hebebühne die Achsmeßeinheit mittels einer zweiten Hebestufe der Bewegung der Fahrzeug-Hebebühne folgt.
12. Verfahren nach Anspruch 11,
dadurch gekennzeichnet, daß die zweite Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung synchron mit der Fahrzeug-Hebebühne angehoben wird.
13. Verfahren nach Anspruch 11 oder 12,
dadurch gekennzeichnet, daß der Antrieb der ersten sowie zweiten Hebestufe der Achsmeß-Hebeeinrichtung und der Antrieb der Fahrzeug-Hebebühne von der gleichen Energiequelle gespeist werden.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 11 bis 13,
dadurch gekennzeichnet, daß die Achsmeß-Hebeeinrichtung im
Außerbetriebzustand in eine Ausnehmung in dem Fundament
der Fahrwerks-Meßvorrichtung in der Weise versenkbar ist,
5 daß das obere Ende der Achsmeß-Hebeeinrichtung mit der
Aufstandsfläche des zu vermessenden Fahrzeugs bei abge-
senkter Fahrzeug-Hebebühne fluchtet.

[Zusammenfassung]

- 5 Die Erfindung betrifft ein Vorrichtung sowie ein Verfahren für
die Fahrwerksvermessung von Fahrzeugen, insbesondere Kraft-
fahrzeugen, wobei die Vorrichtung eine Fahrzeug-Hebebühne, mit
der ein zu vermessendes Fahrzeug reversibel anhebbar ist, und
eine Achsmeß-Hebeeinrichtung, mit der eine Achsmeßeinheit re-
10 versibel anhebbar ist, enthält. Weiterhin ist vorgesehen, daß
(die Achsmeß-Hebeeinrichtung wenigstens zwei Hebestufen auf-
weist, die unabhängig voneinander reversibel ansteuerbar sind.

(Fig. 4)

[Anhängende Zeichnungen]

5 Anzahl anhängende Zeichnungen: 5 Zeichnungen (3 Blatt)

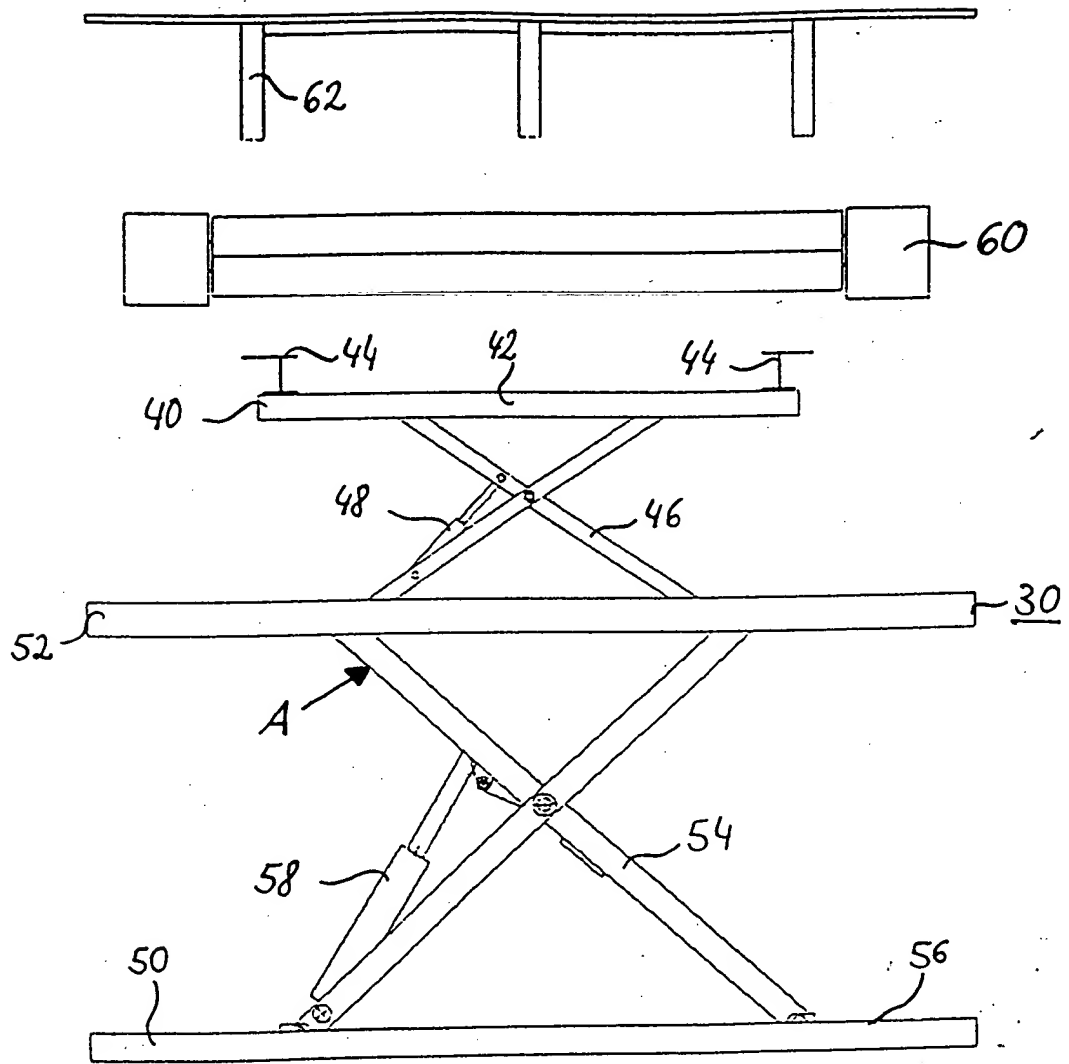


Fig. 1

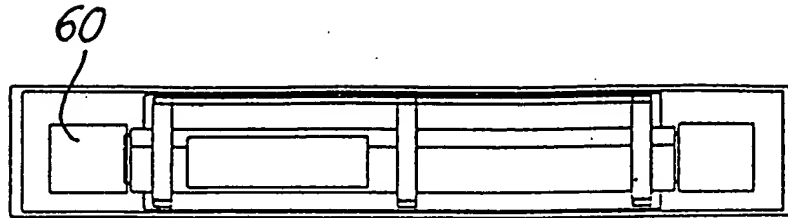


Fig. 2

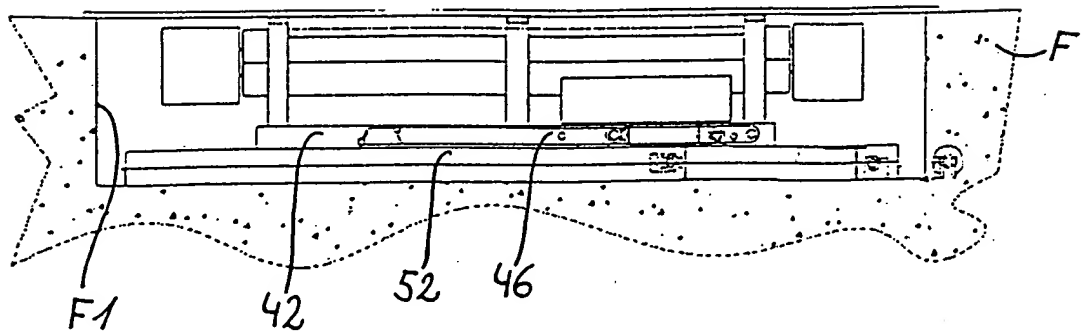


Fig. 3

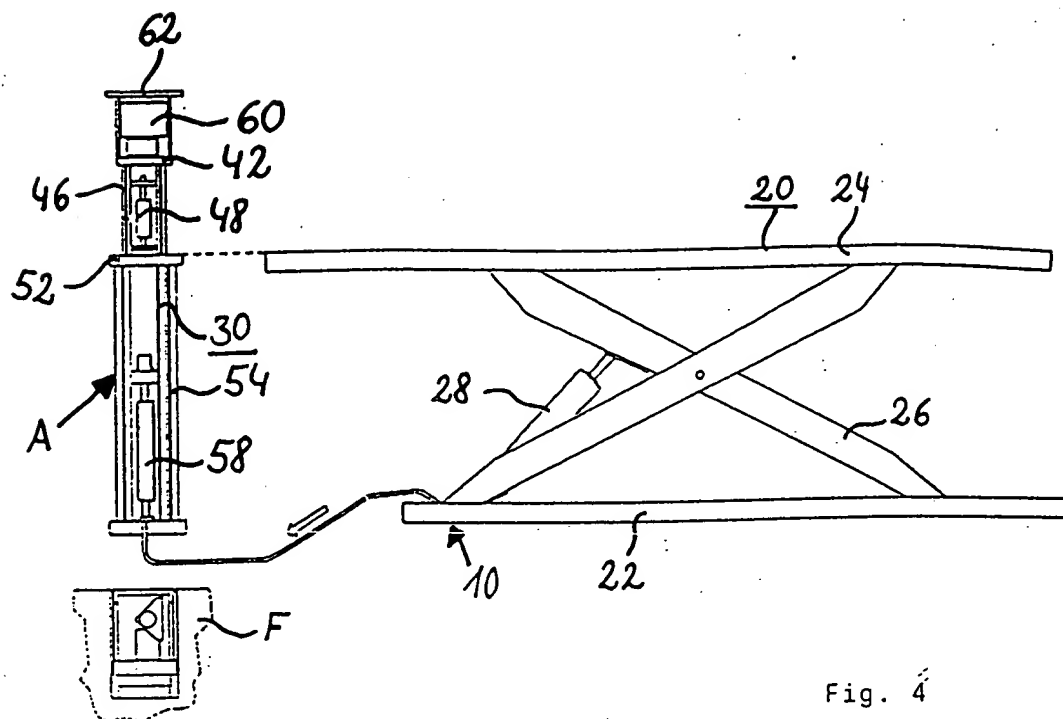
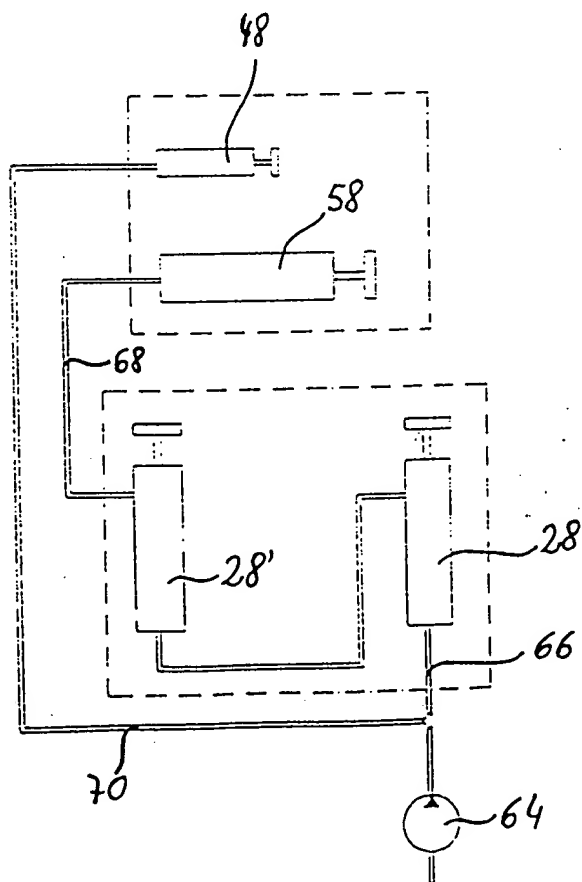


Fig. 4

Fig. 5



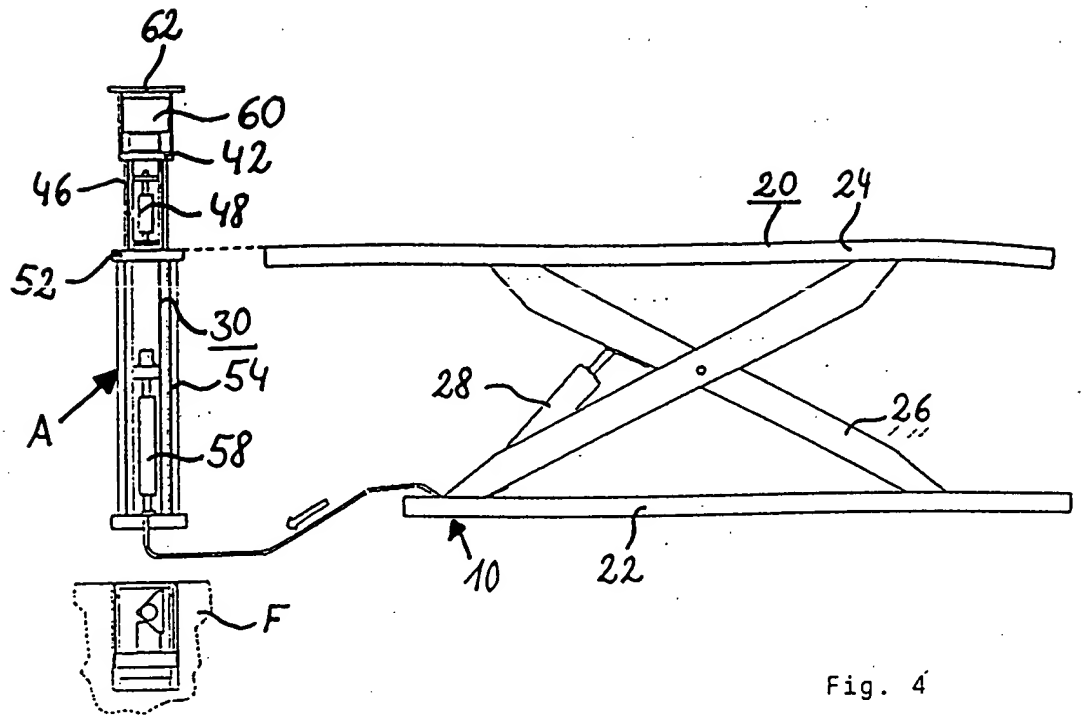


Fig. 4